



# BizavWeek

О бизнес-авиации. Еженедельно.

[www.bizavnews.ru](http://www.bizavnews.ru)

№ 43 (144) 27 октября 2012 г.

На этой неделе эпицентр деловой активности переместился в латвийскую столицу, где состоялся I Балтийский форум деловой авиации, собравший более 100 участников отрасли из разных стран. Примечательно, что столь масштабное мероприятие, впервые проводимое в Риге, поддержали многие зарубежные авторитетные организации, включая Международный совет деловой авиации ИВАС и Европейскую ассоциацию деловой авиации ЕВАА. Форум был организован Объединенной Национальной Ассоциацией Деловой Авиации и стал первым мероприятием, которое ОНАДА проводит за рубежом.

Особо профессионально была подготовлена и программа мероприятия. В ходе конференции были затронуты такие темы, как присоединение России к Кейптаунской конвенции, вступление в ВТО, работа отрасли в период проведения массовых мероприятий – спортивных соревнований, крупных международных саммитов и Олимпийских Игр. Были представлены презентации инфраструктуры деловой авиации аэропортов Риги и Санкт-Петербурга. Отдельная сессия была посвящена вопросам безопасности, добровольных стандартов, страхования и подготовки персонала для авиации. Более подробно BizavWeek расскажет о форуме в ближайшем выпуске.

Уже на следующей неделе в Орландо пройдет очередное и, несомненно, самое главное мероприятие в текущем году – ежегодная выставка NBAA 2012. Именно здесь компании будут подводить итоги уходящего года, определять тренды на следующий год. И конечно же авиапроизводители используют площадку выставки для демонстрации своих последних достижений и анонсируют свои ближайшие проекты.



## Бережный уход

Прогрессивные технологии очистки экстерьеров бизнес-джетов, которые внедрил провайдер услуг авиационного клининга в бизнес-авиации SkyClean, доступны российским клиентам

стр. 15



## Подмосковье запустит авиатакси раньше

Амбициозные планы запуска «летающих такси» и воздушных «скорых», которым так и не суждено было сбыться в Москве, готовятся реализовать в Подмосковье. Однако полеты первых лиц государства уже создают проблемы в небе

стр. 16



## На остатках оптимизма

Накануне открытия 65-й выставки бизнес-авиации NBAA 2012 предвыборные дебаты кандидатов в президенты США портят новостной фон, однако отрасль верит в светлое будущее

стр. 17



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Еженедельный обзор Avinode состояния европейского рынка деловой авиации. На этой неделе:

индекс спроса: -2,53%; индекс стоимости: -1,29%

стр. 19



# АБСОЛЮТНО НОВЫЙ G280

ОТ СПИСКА ПОЖЕЛАНИЙ ДО  
ПЕРЕЧНЯ СВЕРШЕНИЙ

Gulfstream®

## Bell-429EMS прилетел во Внуково-3

Компания Jet Transfer – официальный представитель Bell Helicopter в России и Украине начинает презентацию в Москве самого современного легкого двухдвигательного вертолета Bell-429 EMS, созданного и оборудованного специально для эвакуации и оказания медицинской помощи на борту.

Презентация проходит с 24 по 29 октября в главном терминале бизнес-авиации в России - Внуково-3 с 11.00 до 17.00.

Все пассажиры, прибывающие или покидающие Москву через Внуково-3, имеют уникальный шанс познакомиться с лучшим современным воздушным судном, с медицинским интерьером. Вертолет

специально прибыл из Европы, чтобы познакомить российские медицинские и спасательные службы со своими преимуществами. Это единственный не имеющий конкурентов, легкий двухдвигательный вертолет на рынке, который обеспечивает полноценное комфортное размещение двух носилок с пациентами, двух медицинских сопровождающих и двух членов экипажа. По мнению многих медицинских операторов в мире, вертолет Bell-429 EMS - это самый комфортабельный вертолет как для пациентов, так и для медицинских работников, оказывающих экстренную помощь на борту.

После презентации во Внуково-3 Bell-429 EMS продолжит свой демонстрационный тур в Украине. 




Jet Port Charters  
AVIATION SERVICES

Полный комплекс услуг  
в бизнес-авиации  
Медицинская авиация  
Организация VIP залов



г. Москва, Боровское шоссе, д. 1,  
Центр Бизнес-Авиации, оф. 216,  
+7(495) 662-8-662, e-mail: sales@jetport.aero, www.jetport.ru



## FBO Riga уверено развивается

FBO Riga, компания холдинга FCG – Flight Consulting Group, за первые 9 месяцев 2012 года обслужила 1660 рейсов деловой авиации (взлет-посадка) и 2980 VIP пассажиров. Всего компания обслуживает более 2000 рейсов в год, что составляет более 90% трафика деловой авиации в Риге.

Развивая инфраструктуру в Международном аэропорту Рига для обеспечения высочайшего качества сервиса, FBO Riga открыла новую комфортабельную комнату брифинга и отдыха экипажа в здании главного терминала аэропорта. Пилотам бизнес-джетов предоставляются оборудованные рабочие места и бесплатный Wi-Fi, а в зоне отдыха – комфортабельный диван, массажное кресло, ТВ со спутниковыми каналами, игровая приставка, чай и кофе.

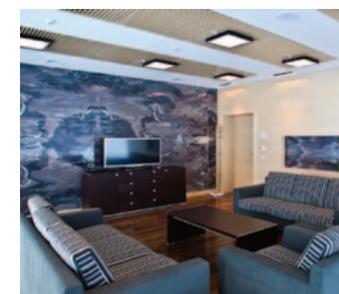
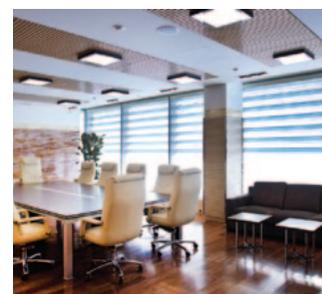
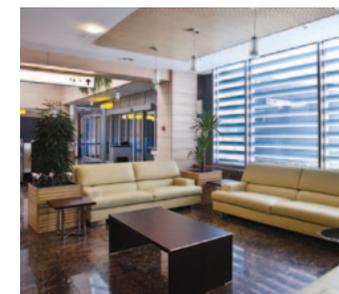
«Мы продолжаем уверенно развиваться, совершенствуя качество сервиса, расширяя перечень услуг и развивая инфраструктуру в Международном аэропорту Рига, чтобы максимально удовлетворить по-

требности наших клиентов», - говорят Роман Старков и Леонид Городницкий.

FBO Riga предоставляет полный спектр услуг по принципу «одного окна» – от наземного обслуживания и парковки бизнес-джетов до безупречного обслуживания пассажиров в VIP-центре Международного аэропорта Рига или терминале деловой авиации на выбор, организации трансфера, размещения в гостиницах и персонального ассистента для организации досуга.

Наиболее популярными пунктами по прилету и вылету из Риги являются: Москва (Внуково, Шереметьево, Домодедово), Санкт – Петербург (Пулково), Киев и Ницца (Кот д'Азур). В числе самых популярных типов бизнес-джетов, обслуживаемых в Риге - дальнемагистральные Bombardier Global Express, крупные Bombardier Challenger 600-605, средние Bombardier Learjet 60/60XR, средне-малые Cessna Citation 560XL/560XLS, малые Hawker Premier I.

## КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Центр Деловой Авиации  
в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»

ТЕЛЕФОНЫ: (495) 578-50-00 / (495) 926-71-17 / WWW.AVIA-GROUP.RU

## Былина оказалась под наблюдением

В середине августа 2012 года ООО «Технолоджи-груп» подала заявление в Арбитражный суд Московской области о признании ЗАО «Авиакомпания «Былина» банкротом. Повод для подачи данного заявления - задолженность авиакомпании перед заявителем в размере 1,6 миллиона рублей.

17 октября 2012 Арбитражный суд Московской области ввел процедуру наблюдения в ЗАО «Авиакомпания «Былина».



Суд утвердил временным управляющим должника Владимира Рощина с ежемесячным вознаграждением в размере 30 тысяч рублей за счет денежных средств и иного имущества должника. Суд включил требования заявителя по делу о банкротстве ООО «Технолоджи-груп» в размере 1,6 миллиона рублей в третью очередь реестра требований кредиторов должника.

Следующее судебное заседание по рассмотрению дела о банкротстве должника назначено на 07 февраля 2013 года.

Авиакомпания «Былина» начала работу в 1992 году. Основным бизнесом компании были чартерные полеты на самолетах Як-40 в VIP-конфигурации.

## Персональные крылья баскетболистов ЦСКА

Авиакомпания «Трансаэро» предоставила для перевозок профессионального баскетбольного клуба ЦСКА воздушное судно Boeing 737-300 (бортовой номер EI-CXR) в моно компоновке бизнес-класса. В развитии сотрудничества авиакомпании «Трансаэро» и профессионального баскетбольного клуба ЦСКА, которое успешно осуществляется с 2009 года, сделан еще один важный шаг. Авиакомпания представила воздушное судно Boeing 737, прошедшее специальную модернизацию для перевозки спортсменов знаменитого баскетбольного клуба.

В самолете, который в обычной компоновке рассчитан на перевозку более 120 пассажиров, установлено всего 56 комфортабельных кресел бизнес-класса. Они создают максимальные удобства для спортсменов во время полета. Более того, в самолете для баскетболистов ЦСКА установлено оборудование, позволяющее пользоваться на борту высокоскоростным широкополосным доступом в Интернет и спутниковой мобильной связью.

Интерьер воздушного судна – кресла, привязные ремни, ковровые дорожки - выполнен в традиционных цветах ЦСКА. На фюзеляж самолета нанесен логотип профессионального баскетбольного клуба ЦСКА.

Весь процесс модернизации воздушного судна был выполнен на принадлежащей авиакомпании «Трансаэро» станции технического обслуживания в ирландском Шенноне.

Самолет EI-CXR был произведен в 1989 году, в авиакомпании «Трансаэро» эксплуатируется с мая 2002 года.

17 октября 2012 года баскетболисты ЦСКА отправились в первый полет по маршруту Москва – Белград.



Генеральный директор «Трансаэро» Ольга Плешакова сказала: «Создание уникальной компоновки в самолете, который предназначен для перевозки любимой баскетбольной команды – еще одно свидетельство того, что сотрудничество нашей авиакомпании и ПБК ЦСКА носит стратегический характер. Мы гордимся тем, что уже на протяжении ряда лет, обеспечивая надежную и комфортабельную перевозку баскетболистов ЦСКА, создавая для них лучшие условия во время перелетов по нашей стране и миру, мы вносим свой вклад в победы российского спорта». «Два года назад, во время турне по США, мы пользовались специальными чартерами НБА и похорошему завидовали американцам, - рассказал Президент ПБК ЦСКА Андрей Ватутин. – Теперь наша мечта, которой мы поделились с друзьями из «Трансаэро», стала реальностью. И без того высокий уровень комфорта на бортах нашего партнера поднимется еще на ступень. Учитывая высочайший профессионализм и доброжелательность экипажей, любой, даже самый дальний выезд ЦСКА, будет для нас желанным путешествием».

## Cessna Aircraft и Jet Aviation вновь партнеры

На прошлой неделе американский производитель Cessna Aircraft и швейцарский холдинг Jet Aviation подписали соглашение о возобновлении сотрудничества в сфере сервисного обслуживания самолетов Cessna в центрах Jet Aviation (Дюссельдорф и Цюрих). Это соглашение позволит производителю существенно расширить свое присутствие в Европе. Совсем недавно производитель открыл два совершенно новых сервисных центра по техническому обслуживанию в Великобритании (Робин Гуд Донкастер Шеффилд) и Испании (Валенсия), а ранее подобные центры были открыты во Франции (Париж) и Чехии (Прага).

По словам старшего вице-президента Cessna по обслуживанию клиентов Джо Хепберна, европейские клиенты уже давно просят производителя создать в Европе условия для проведения модернизации и покраски Citation. Теперь, благодаря дополнению новых сервисных центров в Дюссельдорфе и Цюрихе, Cessna Aircraft сможет предоставить им обе эти

услуги, что очень существенно в регионе, где число бизнес-джетов Citation превысило 1070.

«Расширение международной сети сервисных центров очень важно для нас, так как дает возможность повысить качество обслуживания всех наших клиентов. Компания Jet Aviation была эффективным партнером по поддержке клиентов Cessna, и мы надеемся на продолжение нашего партнерства», комментирует г-н Хепберн.

Теперь компании Cessna принадлежат 13 сервисных центров Citation, находящихся в Европе, США и Сингапуре. В международной сети сервисных центров применяется программа ServiceDirect, с помощью которой Cessna управляет 22 мобильными сервисными группами в США, Канаде и Европе. Кроме них поддержку на месте эксплуатации осуществляют выездные группы для ситуаций «самолет на земле», а также Air Response Team, HomeService и Temporary Personnel Support.



**Bell Helicopter**  
A Textron Company



INDEPENDENT REPRESENTATIVE

Telephone: +7 (903) 969 56 03  
E-mail: sales@bellhelicopter.jettransfer.ru



## Jetex разворачивается в Бразилии

Jetex Flight Support, провайдер услуг по топливо-обеспечению, сообщает о существенном увеличении количества бразильских аэропортов, где клиентам будут доступны услуги компании. Данное заявление было сделано после глубокого анализа состояния бизнес-перевозок в латиноамериканской стране.

Как комментируют аналитики Jetex Flight Support, Бразилия является формирующейся рыночной экономикой со значительным ростом количества бизнес-джетов и вертолетов. «В последние пять лет удвоился трафик в аэропортах в пределах 100 миль от Сан-Паулу. За 2010 и 2011 годы число частных самолетов и вертолетов увеличилось в среднем на 14%, прогноз на текущий год – 12%. И такая тенденция сохранится и на протяжении трех следующих лет. Кроме этого, Чемпионат Мира по футболу 2014 года и Олимпийские Игры 2016 внесут свою существенную лепту в увеличение трафика в Бразилии», - комментируют в компании.

Ранее клиенты Jetex Flight Support могли пользоваться услугами компании лишь в нескольких крупных аэропортах и по предварительному запросу. Но после переговоров с рядом авиационных чиновников, Jetex Flight Support получила возможность не только существенно расширить свою сеть внутри страны, но и существенно снизить цены на топливо.

Компания Jetex Flight Support была создана в 2005 году в Дубай. В настоящее время компания работает в различных сегментах обеспечения услуг бизнес-авиации: наземное обслуживание, топливообеспечение, планирование рейсов, консалтинг и другие услуги. Офисы Jetex Flight Support расположены по всему миру - Дубай, Пекин, Париж, Шеннон и Киев.



## London City присоединяется к сети Avfuel

London City Airport Jet Centre (дочерняя компания, занимающаяся обслуживанием бизнес-рейсов в London City Airport) и Avfuel Corporation подписали соглашение о совместной деятельности в области топливообеспечения и обслуживания бизнес-джетов в лондонском аэропорту.

По мнению представителей Avfuel Corporation, London City Airport становится одним из важнейших пунктов трафика бизнес-авиации в Европе. При этом, как отметили в компании, все чаще аэропорт используется операторами для осуществления технической посадки при выполнении трансконтинентальных рейсов. И хотя в настоящее время их количество достаточно невелико (по сравнению с Шенноном и островом Мэн), потенциал для роста имеется, и весьма серьезный. На первый квартал 2013 года компании запланировали ряд консультаций по вопросам строительства нового FBO Avfuel Corporation, однако эксперты достаточно пессими-

стично оценивают попытки партнеров увеличить производственные мощности в связи с невозможностью «серьезного» расширения столичного аэропорта и увеличения трафика коммерческих перевозчиков.

Согласно новому соглашению, компании начинают реализовывать новые программы, направленные на существенное снижение стоимости топлива в аэропорту и некоторых опций по обслуживанию бизнес-джетов. Основную ставку партнеры сделают на корпоративную авиацию, где смогут предлагать комплексные контракты на различные временные периоды.

«Мы очень рады работать с одним из крупнейших FBO в Европе, и это соответствует нашим амбициям нарастить международный клиентский портфель, особенно в Европе», - комментируют в Avfuel Corporation.



## Прикосновение

Американская компания Rockwell Collins начала серию летных испытаний обновленной версии интегрированной системы авионики Pro Line Fusion. По данным Rockwell Collins, самая новая конфигурация системы включает в себя применяемые впервые в авиации сенсорные экраны полетной информации. Испытания проходят на самолете Hawker Beechcraft King Air B200GT.

Обновленная авионика Pro Line Fusion будет сначала предлагаться в качестве опции при модернизации самолетов семейства King Air, на которых установлена система предыдущего поколения Pro Line 21 с тремя жидкокристаллическими дисплеями, также производства Rockwell Collins. Сертификация этой версии Pro Line Fusion намечена на 2013 г., начало эксплуатации — на 2014 г.

Как объясняют в Rockwell Collins, система Pro Line Fusion, благодаря глубокой интеграции с программным обеспечением и интуитивно понятному интерфейсу, раскрывает дополнительные возможности при взаимодействии пилота и самолета. В частности, повышает возможности управления информацией, что позволяет упростить выполнение полета. Это единственная система авионики, которая может быть установлена практически на все типы самолетов деловой авиации — от турбовинтовых до межконтинентальных, от региональных до военных. На сегодняшний день система Pro Line Fusion выбрана для установки на 17 типов самолетов. В начале октября 2012 г. эта система была сертифицирована Федеральной авиационной администрацией США (FAA) для деловых самолетов Gulfstream G280.

Источник: АТО



## Рекордный тест

Winglet Technology совместно с Cessna Aircraft приступают к серии тестовых полетов самолета Citation X, на котором установлены новые эллиптические вертикальные законцовки крыла. Основная цель, преследуемая компаниями — продемонстрировать заказчикам существенное улучшение производительности самолета, а именно уменьшение сопротивления бизнес-джета, сокращение времени набора высоты, увеличение скорости на крейсерских режимах полета и сокращение потребления топлива на всех режимах полета.

В качестве первого направления для проведения испытаний партнеры выбрали маршрут длиной 3570 миль из Анкориджа в Майами, который самолет должен преодолеть без посадки за 7-7,5 часов на скорости 575 миль в час. Причем оригинальный Citation X не может преодолеть такое расстояние без промежуточной посадки (дальность его полета 3070 миль).



По мнению президента Winglet Technology Боба Кайзера, этот маршрут оптимально подходит для демонстрации всех возможностей новых законцовок на самых разных режимах полета. Также в компании планируют увеличить ныне действующий рекорд скорости на крейсерском режиме полета. В случае достижения успеха по установлению рекорда скорости между этими городами, компания планирует зарегистрировать его в Национальной аэрокосмической ассоциации и начать процедуру сертификации. После полета из Анкориджа в Майами компания презентует обновленный Citation X на выставке NBAA 2012 в Орландо.

Winglet Technology активно и продуктивно работает с американским производителем с 2009 года, когда по заказу клиента Cessna вертикальными законцовками был оборудован первый Citation X. С тех пор было продано 62 самолета.

В сервисных центрах Cessna Aircraft модифицированный комплект обойдется заказчику в \$415 000 и еще \$ 178 000 — уйдет на установку оборудования.



## BBJ2 Gama Aviation в Гамбурге

Новый самолет Gama Aviation (бортовой номер VP-BBZ), полученный перевозчиком в конце мая 2012 года прибыл в центр комплектации интерьеров, расположенный в Гамбурге (центр VIP-комплектации Lufthansa Technik). В компании не комментируют имя нового заказчика, говоря лишь о том, что самолет будет поставлен в середине марта 2013 года.

Напомним, что в сентябре 2012 Gama Group, в которую входит оператор Gama Aviation, сообщила о подписании очередных контрактов на управление воздушными судами в интересах российских заказчиков. С октября 2012 года компания начинает «работать» с двумя новыми самолетами Bombardier Challenger 850 и чуть позже с BBJ2, которые на постоянной основе будут базироваться в одном из московских аэропортов.

Как комментируют в Gama Group, за 15 лет работы в России клиенты компании смогли оценить не только предоставляемый уровень обслуживания, но и всестороннее знание российского законодательства и практический опыт эксплуатации самолетов различных типов. «Новые контракты еще раз иллюстрируют приверженность российских клиентов к высоким стандартам, а мы со своей стороны будем стремиться развивать эффективность нашей работы, от формирования ценовой политики, до индивидуального подхода к самой сложной ситуации», - комментируют в Gama Group.

Gama Group работает на рынке почти 30 лет. В настоящее время филиалы компании располагаются в Европе, США и на Ближнем Востоке (а в конце года компания планирует открыть филиал и в Китае). Компания предлагает услуги по менеджменту воздушных судов, чартерным перевозкам и техническому обслуживанию.

## Правительственный парк Туркменистана получил очередной бизнес-джет

Правительственный авиаотряд Республики Туркменистан пополнился очередным самолетом. Для полетов по региону и сопредельные государства был приобретен новый самолет Challenger 870CS (бортовой номер EZ-B024), который после установки интерьера приступил к эксплуатации.

Challenger 870CS является модернизированной версией популярного регионального самолета CRJ700, однако имеет некоторые особенности. Данная версия была создана по пожеланиям крупных корпораций и имеет некоторые конструктивные особенности, включающие полностью переработанное крыло и усовершенствованное шасси. Кроме этого, на 870-й серии были существенно доработаны двигатели (CF34-8 C5), что дает реальную экономию топлива и улучшает «высотные» характеристики самолета. Также бизнес-джет «обзавелся» и новой навигационной системой Pro Line 4.

Салон самолета немного длиннее (11 футов) и рассчитан на перевозку в различных компоновках до 70 пассажиров. Однако чаще всего Bombardier Aerospace получала заказ на двухклассный салон: 8 мест первого класса и 42 – бизнес-класса.

Как прокомментировали BizavNews в Bombardier Aerospace, в настоящее время эксплуатируется всего 5 самолетов Challenger 870 и два Challenger 890, который также является модификацией бизнес-джета CRJ700. На 2013 год в портфеле заказов производителя отсутствуют заявки на данный тип самолета.

Таким образом, правительственный парк Туркменистана в настоящий момент состоит из самолетов Boeing 777-22K/LR (борт №1), British Aerospace BAe-125-1000B и Challenger 870, а также вертолетов AgustaWestland AW-101 Mk643.



## Bell выиграл суд у Eurocopter

Компания Bell Helicopter объявила итог судебного разбирательства между Eurocopter и Bell Helicopter по вопросу схожести формы шасси вертолетов двух производителей. Третейский Суд Франции - Tribunal de Grande Instance de Paris - на днях постановил, что форма шасси вертолета Bell-429 не нарушает патент компании Eurocopter. Все модели Bell-429 были и будут поставляться с прежним шасси.



«Данное постановление французского суда - еще одна проверка для Bell-429. И она снова завершилась звучной и безоговорочной победой Bell Helicopter», - прокомментировал президент Bell Helicopter Джон Гаррисон.

Французский Суд отклонил иск Eurocopter против Bell Helicopter в результате проверок и изучения шасси вертолета Bell-429. Суд также обязал Eurocopter выплатить расходы по этому делу компании Bell Helicopter в размере 65.000 евро.

Компания Bell Helicopter уже выиграла два судебных процесса по этому вопросу в Канаде и во Франции и намерена дальше защищать свою продукцию на предстоящем судебном разбирательстве с компанией Eurocopter, которое пройдет в США.

***История претензий к Bell-429***

## AgustaWestland и правительство Великобритании поработают вместе

В настоящее время компания AgustaWestland активно готовится к началу производства на производственных мощностях собственного завода в Йовиле (Великобритания) нового вертолета AW169, который будет введен в эксплуатацию в 2014 году. По этой причине компания рассчитывает получить грант правительства Великобритании в размере £46 млн. для создания новых подразделений. Сейчас AgustaWestland участвует в третьем раунде конкурса правительственного Фонда регионального развития Великобритании.

В условиях снижения расходов на оборону AgustaWestland стремится расширить возможности завода в Йовиле, где производятся военные вертолеты AW101 Merlin, AW159 Wildcat и Super Lynx. В планах компании создание сборочной линии гражданских вертолетов, центра технического обслуживания, вертолетной академии и научно-исследовательского центра на территории Великобритании.

Для реализации этой идеи AgustaWestland собирается использовать правительственный грант наряду с собственными средствами, что в общей сложности составит £100 млн.

Представители производителя также утверждают, что эти деньги помогут поддержать развитие технологий, необходимых для увеличения эффективности и летных характеристик конвертопланов. По словам Рэя Эдвардса, управляющего директора AgustaWestland, госфинансирование проектов AgustaWestland позволит Великобритании стать ключевым игроком в постоянно растущем секторе коммерческих вертолетов.

Однако, в настоящее время компания пока не определилась, какой именно тип вертолета планируется выпускать на заводе в Йовиле. Известно лишь, что на новой сборочной линии ежегодно будет выпускаться около 30 вертолетов.



*AW 169 уже проходит тесты в Йовиле*

## Двадцатый, юбилейный

Британский оператор Flair Jet, базирующийся в лондонском аэропорту Оксфорд, получил двадцатый самолет бразильского авиапроизводителя Embraer, которым стал бизнес-джет Phenom 300. Теперь парк Flair Jet располагает всей линейкой самолетов Embraer, включая восемь Phenom 100, десять Phenom 300 и по одному Legacy 600 и Embraer Lineage 1000, которые напрямую принадлежат компании либо управляются ей в интересах клиентов.

По словам генерального исполнительного директора Flair Jet Дэвида Флетчера, семейство самолетов Phenom идеально подходит к бизнес-модели компании. Однако понимая, что единственным условием дальнейшего развития любой авиакомпании является развитие на новых рынках, менеджмент Flair Jet уже принял решение о приобретении самолетов большей дальности и пассажировместимости. «На первом этапе речь идет о самолете Bombardier Challenger 605, поставка которого запланирована на конец этого года, в крайнем случае, на февраль 2013 года. Также, параллельно с этим, мы ведем активные переговоры с владельцами самолетов класса Airbus ACJ и надеемся в марте следующего года начать эксплуатацию и этого типа», - комментирует г-н Флетчер.

Сейчас компания только начинает эксплуатировать более крупные машины. В начале 2012 года перевозчик получил в оперативное управление первый Embraer 135BJ (Legacy 600), который стал обслуживать североафриканские направления.

Flair Jet существует с 2009 года. Базируясь в лондонском аэропорту Оксфорд, компания осуществляет рейсы по всей Европе. Оператор активно работает в новых для себя регионах, включая европейскую часть России.

## Falcon'ы продаются лучше

Французский авиапроизводитель Dassault Falcon, комментируя итоги работы компании за девять месяцев текущего года, заявил, что прогнозирует до конца года поставить заказчикам 65 самолетов. В период с января по сентябрь 2012 года компания получила заказы на 37 бизнес-джетов Falcon и за этот же промежуток смогла поставить 43 деловых самолета. По сравнению с аналогичным периодом, рост на лицо. В 2011 году за девять месяцев производитель сумел поставить 35 самолетов и при этом получить заказы на 30 бизнес-джетов. Менеджмент компании осторожно прогнозирует в этом году поставить суммарно 65 самолетов.

Финансовые результаты работы за девять месяцев 2012 года также показывают рост по сравнению с прошлым годом. Подразделение Falcon за отчетный период показало чистый объем продаж 1,88 млрд. евро, что на 28% больше, чем годом ранее (1,474 млрд. евро). При этом чистые продажи бизнес-джетов составили 75% от общего объема чистых продаж Dassault Aviation (годом ранее - 71%).

Напомним, что 2011 год стал весьма неудачным для производителя. Французский производитель отметил существенное сокращение объема продаж своей продукции в 2011 г. по сравнению с предыдущим годом. В общей сложности по итогам того года выручка сократилась на 21% и составила 3,305 млрд. евро, тогда как в 2010 году эта цифра была зафиксирована на уровне 4,187 млрд. евро. Падение наблюдалось на протяжении всего года и лишь ближе к концу выручка начала выравниваться и приближаться к показателям предыдущего года.

Показатели портфеля заказов в сегменте бизнес-джетов значительно улучшились по сравнению с 2011 годом. Тем не менее, структура заказов продол-



жает смещаться в сторону развивающихся рынков. Китай является самым динамичным рынком, в то время как в Северной Америке восстановление по-прежнему только ожидается. Европа показывает обнадеживающие признаки, особенно на рынке подержанных бизнес-джетов, но в целом выжидательная политика покупателей остается в силе. На этом рынке выделяются Северная Европа и Россия, которые начали рост, в то время как Южная Европа и Ближний Восток еще остаются в тени.

## Европа намерена создать свою FAA

Еврокомиссия приступила к изучению концепции всеобъемлющей авиационной организации. Уже начат консультативный процесс, который приведет к появлению нового регуляторного органа, построенного по тому же принципу, что и американская FAA.

European Aviation Agency (EAA) будет обладать расширенными полномочиями во всех аспектах деятельности авиации Европы, большая часть из которых в настоящее время находится под юрисдикцией авиационных органов отдельных европейских стран. Другими словами, интеграционные политические процессы плавно перетекают в центростремительные силы и в других сферах, включая авиацию. Как сообщает сайт Air Traffic Management.net, формирование нового агентства предполагает, что авиационные правила, согласованные на общеевропейском уровне, будут применяться последовательно в отношении всех стран-членов ЕС. То есть, EAA будет выполнять функции, начиная от определения летной годности ВС и до управления воздушным движением. Консультационный процесс должен ответить на вопрос, будет ли новое агентство создано на базе EASA или станет абсолютно новым органом.

В последнее время в европейской авиаиндустрии растет разочарование работой EASA. И, особенно, так называемой «Инициативой единого европейского неба». Во многих европейских кругах считают EASA неэффективной и чрезмерно медленно действующей структурой, а некоторые заявляют, что идея EAA не нова и зреет давно. Правда, согласно одному анонимному источнику, один из сценариев предполагает отчетность высшего руководства EASA перед новым агентством, что по сути означает эквивалент FAA, но без организации воздушного движения.

## 1/32 в Hawker 400XP за 1 доллар

Даже успешные люди иногда попадают в непростые финансовые обстоятельства. И в этом случае разумные в первую очередь сократят расходы. И скорее всего, предпочтут избавиться от ненужных вещей или услуг. Причем, если ситуация критическая, то будут применяться радикальные меры.

Как пример такого подхода оптимизации стало выставление на продажу доли в бизнес-джете Hawker 400XP одним из клиентов компании NetJets. Причем владелец 1/32 доли бизнес-джета готов отдать свою часть в самолете, которую первоначально купил за \$ 120 000, всего за один доллар США.

Несмотря на текущую стоимость 1/32 доли, которая дает право на 25 часов летного времени в год, около \$ 90000, владелец поручил компании Fractional Jet Europe, независимому брокеру на вторичном рынке долевых бизнес-джетов, выслушать все предложения, начиная с одного доллара США.

Самолет принадлежит компании NetJets Europe, а клиент связан контрактом до 2014 года. Владелец доли в настоящее время платит 125000 евро (163000\$) ежегодно за управление самолетом. Крис Муди, главный исполнительный директор Fractional Jet Europe говорит: «Продажа доли в бизнес-джете за \$ 1 или немного дороже является наиболее выгодным экономичным выбором для этого владельца. Он, конечно, надеется на лучшее предложение, но все равно лучше продать за \$ 1, чем сохранить контракт, в котором он больше не нуждается и нести расходы по его содержанию. И у нас уже есть предложение, но цена пока не подтверждена».

Представители NetJets Europe говорят, что любая передача прав на долю в самолете должна быть проведена с согласия эксплуатанта воздушного судна.

По материалам CorpJet Investor



## Первый Boeing 747-8VIP полностью готов

Как стало известно BizavNews, 21 октября 2012 года в свой последний испытательный полет отправился новый бизнес-джет Boeing 747-8VIP, заказанный правительством Кувейта. Уже в ближайшее время самолет будет передан заказчику. В отличие от трех аналогичных самолетов (два самолета для Abu Dhabi Amiri Flight и один для Саудовского принца Султан Бин Абдулазиза), которые покинули цеха окончательной сборки, этот борт уже покрашен в ливрею заказчика и внесен в регистр страны (бортовой номер 9A-GAA). Компания Boeing приступила к строительству самолета в начале 2011 года. С тех пор самолет в качестве демонстратора сумел побывать на многих авиасалонах, поэтому программа оконча-

тельных летных испытаний заняла всего две недели.

Площадь салона 747-8 Intercontinental VIP-модификации составляет 4786 квадратных футов (444,6 квадратных метров). Данный самолет будет оснащен системой AeroLoft производства Greenpoint Technologies, которая располагается над основным отсеком, между верхней палубой и хвостовой частью, создавая дополнительные 393 квадратных футов (36,5 квадратных метров) пространства в салоне. Установка системы AeroLoft будет произведена специалистами Boeing Global Transport & Executive Systems (GTES) в городе Вичита, штат Канзас.

Самолет способен перевозить до 100 пассажиров, а дальность его полета составляет 8 840 морских миль (16 372 км). Boeing 747-8 обеспечивает значительное сокращение расхода топлива и вредных выбросов, а также создает на 30% меньше шума по сравнению со своим предшественником 747-400. Boeing 747-8 является самым быстрым гражданским самолетом в своем классе со стандартной скоростью 0,86 М.

Помимо вышеперечисленных клиентов, на данный момент военно-воздушные силы США активно ищут замену Air Force One, самолету Boeing VC-25 (двум значительно модифицированным Boeing 747-200В). Как сообщается, наряду с вариантом Boeing 787 производитель предлагает американскому президенту и 747-8. В конце 2010 года правительство Южной Кореи сообщило, что оно рассматривает возможность приобретения 747-8 в качестве президентского самолета. А всего в настоящий момент нераскрытые клиенты заказали девять Boeing 747-8 в VIP конфигурации.

По словам президента ВВJ Стива Тэйлора, в 2011 году Boeing поставил восемь бизнес-джетов, один из которых Boeing 777ER, и получил два заказа. В текущем году перевозчик планирует поставить 12 самолетов, включая два ВВJ2 и два ВВJ. Также в 2012 году Boeing поставит восемь самолетов Boeing 747-8, а в 2014 году первому клиенту будет передан новый Boeing 787VIP. При этом он отметил, что слоты на производство новых лайнеров в бизнес компоновке будут открыты не ранее, чем в 2019 году. Сейчас Boeing предлагает три самолета из испытательной серии, которые могут быть переделаны в бизнес-версию в самые короткие сроки. Они будут доступны для рынка в 2014 году. Однако вопрос относительно наличия на эти машины клиентов г-н Тэйлор не прокомментировал.



## Остров Мэн подешевеет

Оператор FBO в аэропорту острова Мэн (аэропорт Ronaldsway) компания Private Jet Company объявила о начале новой ценовой политики обслуживания бизнес-джетов. Согласно опубликованной программе, основной упор будет сделан на существенное снижение цен на авиатопливо и услуги по учету выбросов EU-ETS (до 60%).

Прежде всего владельцы FBO хотят «сфокусироваться» на бизнес-джетах, делающих техническую остановку в аэропорту при выполнении трансатлантических перелетов. И здесь главным конкурентом Private Jet Company выступает ирландский аэропорт Шеннон с практически аналогичным географическим положением, но более развитой аэропортовой инфраструктурой. Именно поэтому с 1 ноября аэропорт острова Мэн существенно снижает цены на основные услуги обслуживания в своем FBO. Так, обслуживание 40-тонного бизнес-джета обойдется клиенту в £ 1221 (наземное обслуживание, метео, буксировка, пользование FBO, топливообеспечение). Сейчас эта цифра всего лишь на 10% меньше, чем у конкурента (реальная экономия £308 с борта), но менеджмент аэропорта уверен, что с ростом трафика эта сумма будет пересмотрена в сторону уменьшения. Для существующих и новых клиентов аэропорта при заключении годового договора также дополнительно будет предусмотрена скидка в размере 25% на все погрузочно-разгрузочные работы.

Параллельно с формированием новой ценовой политики компанией Private Jet Company активно ведется строительство авиационного комплекса (в настоящее время уже инвестировано £2,5 млн.). Private Jet Company приступила к последней фазе строительства VIP-терминала в базовом аэропорту Ronaldsway. Ввод его в эксплуатацию назначен на ноябрь текущего года. Строительство терминала – первый шаг по

превращению Ronaldsway в крупный центр по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. Параллельно строительству терминала ведутся работы по возведению ангара для всесезонного хранения воздушных судов общей площадью в 5000 кв.м.

Управляющий директор Private Jet Company Тони Корлетт говорит, что в настоящее время количество самолетов, имеющих префикс «М», превысило 500 единиц. «И это не предел. По нашему мнению, уже до конца года ожидается приток новых клиентов как из традиционных регионов, так и с новых рынков, включающих страны Ближнего Востока».

Авиационный регистр острова Мэн на сегодня самый популярный регистр среди владельцев частных воздушных судов. В настоящее время на острове Мэн зарегистрировано более 500 воздушных судов - от маленьких вертолетов, до авиалайнеров класса ACJ и BVJ. На сегодня это наиболее лояльное государство по отношению к собственникам воздушных судов, как с точки зрения стоимости необходимых сертификатов (сертификат летной годности, свидетельство о регистрации и т.д.), так и с точки зрения оперативности самих авиационных властей (например, валидация пилота занимает 15-20 минут).

Остров Мэн, являясь составной частью Великобритании, предоставляет зарегистрированным воздушным судам «Certificate of Commercial Use». Этот документ в некоторых государствах позволяет



избежать начисления НДС и прочих налогов на ГСМ. Остров Мэн на сегодня не требует каких либо особых процедур сертификации оператора, т.е. сейчас, зарегистрировав самолет в этом реестре, вовсе не нужна какая либо сертифицированная структура – компания собственник формально и будет оператором.

Переход в регистр острова Мэн занимает не более 2-3-х недель (в зависимости от типа воздушного судна и сертификационной документации). В этот период самолет может продолжать летать. Приятной особенностью регистрации на острове Мэн является возможность выбора бортового номера своего самолета. Этим, кстати, многие пользуются весьма часто. Так, после префикса «М» следуют четыре буквы, которые могут быть, например, аббревиатурой компании или имени владельца.

## Gulfstream поставит в 2012 году 124 бизнес-джета

24 октября 2012 г. корпорация General Dynamics отчиталась за третий квартал 2012 года. В авиационный сегмент корпорации входят производитель бизнес-джетов Gulfstream Aerospace и провайдер услуг деловой авиации Jet Aviation.

General Dynamics сообщает, что во втором квартале 2012 года общая выручка корпорации составила \$ 7,934 млрд., тогда как годом ранее ее уровень составлял на 1,0% меньше - \$ 7,853 млрд. Однако операционная прибыль за этот период снизилась по сравнению с третьим кварталом 2011 на 9,3% (до \$ 905 млн). Чистая прибыль также снизилась на 9,2% и составила \$ 600 млн. или \$ 1,70 на одну акцию, по сравнению с \$ 652 млн. или \$ 1,83 за акцию за тот же период 2011 года.

По словам Председателя Совета директоров и главного исполнительного директора General Dynamics Джей Л. Джонсона, особенно сильный спрос в этом квартале компания наблюдала в авиационном подразделении, в том числе на все типы самолетов Gulfstream. General Dynamics добилась заметного прогресса в ключевых программах, таких как сертификация G280 и G650.

По результатам работы в третьем квартале 2012 года авиационный сегмент корпорации, в который входят Gulfstream Aerospace и Jet Aviation, получил выручку в размере \$ 1,836 млрд., что на \$ 422 млн. (+30,0%) больше, чем в третьем квартале 2011 г. (\$ 1,412 млрд.). За первые девять месяцев 2012 года авиационные активы принесли General Dynamics доход в размере \$ 5,051 млрд., что на \$ 910 млн. или на 22,0% больше, чем в 2011 году.

Операционная прибыль авиационного направления корпорации в третьем квартале, по сравнению с



2011 г., выросла на \$ 44 млн. и составила \$ 261 млн. (+20,3%), а по итогам девяти месяцев 2012 года составила \$ 789 млн., что на \$ 133 млн. больше, чем годом ранее. Рентабельность подразделения в третьем квартале составила 14,2% (в третьем квартале 2011 года этот параметр равнялся 15,4%), а с начала года - 15,6%.

На конец третьего квартала 2012 г. общий объем портфеля заказов авиационного подразделения General Dynamics составил \$ 16,042 млрд. Этот показатель немного меньше, чем в конце второго квартала 2012 (\$ 16,299 млрд.), и более чем на \$ 2,5 млрд. меньше, чем годом ранее (\$ 18,624 млрд.).

По словам главы GD Джея Джонсона, в этом году компания рассчитывает изготовить до 124 «зеленых» самолетов. Это будут 24 G650, 80 G450/G550 и 15-20 G150/G280. Однако поставки оборудованных G650 в этом году будут несколько ниже, чем предполагалось ранее (в конце первого полугодия компания рассчитывала поставить в 2012 году 17 оборудованных флагманов). Это связано с задержкой получения полного сертификата типа. Тем не менее, в следующем году производитель планирует выйти

на ежегодный темп производства в 33 бизнес-джета G650.

В настоящее время портфель заказов на бизнес-джеты Gulfstream находится в очень хорошем состоянии. Так, например, расчетное время ожидания после заказа G650 составляет пять лет и 18 месяцев для моделей G450 и G550. Несмотря на это, в третьем квартале 2012 года сотрудники отдела продаж продолжали оформлять заказы на G650, а также все другие модели бизнес-джетов.

Поставки первых G280 и G650 ожидаются в течение нескольких недель. Эксперты говорят, что возможно компания это сделает на выставке NBAA 2012, которая начнется на следующей неделе.

*Производство самолетов Gulfstream в третьем квартале и за первые девять месяцев 2012 г.*

	Третий квартал		Девять месяцев	
	2011	2012	2011	2012
<b>“Зеленые” поставки</b>				
Большие самолеты	20	28	60	78
Средние самолеты	5	6	12	10
<b>ВСЕГО</b>	<b>25</b>	<b>34</b>	<b>72</b>	<b>88</b>
<b>Оборудованные самолеты</b>				
Большие самолеты	20	17	58	52
Средние самолеты	6	-	14	5
<b>ВСЕГО</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>72</b>	<b>57</b>
<b>Поддержанные самолеты</b>				
	2	1	4	1

## Бережный уход

Отечественный провайдер услуг авиационного клининга в сегменте бизнес-авиации SkyClean расширяет перечень предоставляемых своим клиентам услуг. Как стало известно BizavNews, в октябре месяце текущего года компания приступила к выполнению работ по сухой мойке экстерьера самолетов. Как прокомментировал BizavNews Генеральный директор компании SkyClean Сергей Восканян, сухая мойка производится специальным средством (биоразлагаемым), позволяющим очистить экстерьер самолета от стойких загрязнений без воды. Данная технология интересна тем, что после процедуры мойки на летном поле отсутствует стекающая грязная вода и не требуются специальные стоки. Экологический эффект также на лицо.

«К тому же после мойки появляется хороший полировочный эффект - самолет блестит как новый. Еще один плюс: необязательно заказывать очистку всего планера, можно очищать, по заявке заказчика, только самые загрязняемые участки - носовую часть, двигатели, нижнюю часть фюзеляжа, шасси, плоскости», - комментирует г-н Восканян.



SkyClean существует на отечественном рынке с 2006 года. Создание компании стало реакцией на стремительно растущий рынок деловой авиации. Учитывая особенности интерьера (эксклюзивные материалы и их стоимость), стандарты коммерческой авиации при обслуживании бизнес-джета не проходят. Как правило, услугу заказывают стюардессы хэндлинговой компании, а «хэндлинг» переадресует заказ клининговой компании. Отсутствие профессиональных услуг авиационного клининга (за исключением московского авиаузла), стюардессы компенсируют самостоятельной уборкой или заказывают ее в зарубежных аэропортах.

В МАУ работают компании и более высокого уровня, но, как правило, это подразделения больших клининговых компаний, которые занимаются всем: уборкой недвижимости, территории и в том числе воздушных судов, как правило коммерческой авиации, и в придачу бизнес-джетов. Но как считают экс-

перты, в деловой авиации требуется особый подход. Помимо качественной уборки после прилета необходим плановый уход за дорогостоящим интерьером. С покупкой самолета надо уже задумываться о дальнейшей его продаже. Постоянный уход исключает последующую замену интерьера. Да и санитарное состояние бизнес-джета с повестки дня никто не снимал.

«У нас узкая специализация – бизнес-авиация. Для нас приоритет - безопасность. Мы изучаем конструктивную особенность самолетов и материалы, которые применяются для создания интерьера бизнес-джетов. Сертификаты на подобную деятельность не предусмотрены, но все средства, применяемые нами, имеют сертификаты и разрешены для работы на борту самолета. Повторюсь еще раз: основной принцип - не навреди! Мы не беремся за работу, вследствие которой может быть повреждена структура очищаемой поверхности», - резюмирует г-н Восканян.

## Подмосковье запустит авиатакси раньше столицы

Амбициозные планы запуска «летающих такси» и воздушных «скорых», которым так и не суждено было сбыться в Москве, готовятся реализовать в Подмосковье, пишет РБК daily. Уже в следующем году областные власти собираются наладить регулярное авиасообщение не только внутри региона, но и с соседями. Вдоль МКАД планируется построить до десяти вертолетных площадок, которыми, как пообещал губернатор области Сергей Шойгу, смогут воспользоваться все желающие, заплатив за перелет.

В следующем году в Подмосковье должно быть налажено регулярное авиасообщение, заявил во вторник губернатор Московской области Сергей Шойгу. Воспользоваться удобствами, которые сулит строительство вертолетных площадок вдоль МКАД, смогут и жители столицы. «Есть поддержка со стороны мэра Москвы. Я думаю, уже в следующем году площадки появятся», — отметил губернатор.

Расположить стоянки воздушного транспорта предполагается в районе пересечений кольцевой и радиальных дорог Москвы. Говоря о стоимости и сроках строительства, Шойгу подчеркнул, что каждая площадка требует индивидуального подхода. Где-то надо будет «положить пару плит», а где-то перекладывать коммуникации, сказал он. После запуска проекта в каждую смену взмыть в небо будут готовы четыре вертолета гражданской авиации. Это в основном спасательные суда, на которых будут оперативно доставляться больные в медучреждения. Впрочем, областной глава пообещал, что воспользоваться ими смогут все желающие. «А вы думали, что это для чиновников? — осадил Шойгу журналистов, которые уточнили, для кого вертолеты. — В такой трактовке вопрос неприемлем. Все, что мы делаем, мы делаем для региона и для страны».

Останавливаться на десяти площадках вдоль МКАД



губернатор, похоже, не собирается. «Планы развития малой авиации, приступить к реализации которых в столице и окрестностях не могут вот уже не первый год, обретут новую жизнь. Мы провели анализ существующей инфраструктуры и определили, что для этого надо использовать 30 подмосковных аэродромов и более 70 вертолетных площадок», — заявил Шойгу. Область задумывается о строительстве двух аэродромов в непосредственной близости к Москве, в радиусе 20—30 км от МКАД. В проекте задействуют и полтора десятка действующих взлетных полос Московской области. Уже продумано строительство авиаплощадок в соседних регионах, а также возведение автозаправочных. Кроме того, власти Подмосковья проанализировали более десятка предложений по производству легких самолетов.

Добро на реализацию масштабных замыслов от федеральных властей получено. «Этот проект может быть экономически успешным, нужно сделать местные авиалинии экономически рентабельными и доступными для людей», — подчеркнул заместитель председателя правительства Московской области Тимур Иванов. «Исходя из существующей экономики полета на вертолете и самолете мы убедились, что организация полетов по Московской области и между другими регионами будет рентабельна, — за-

явил г-н Иванов. — Перемещаться на самолете будет дешевле, чем на вертолете».

В Минпромторге между тем уверены, что реализовать все намеченное будет непросто из-за нехватки техники. «Парк авиасудов, которые имеются в области, за последние десять лет сократился с 3400 до 450 штук», — отметил на совещании директор департамента авиационной промышленности министерства Андрей Богинский. По его словам, в последние годы парк малых самолетов области пополнялся за счет западной техники, приобретенной на вторичном рынке.

Однако, кроме нехватки авиатехники, этот проект может наткнуться на еще один подводный камень. На прошлой неделе о возможном использовании вертолетов в перемещении над Москвой заявили руководители нашей страны. И если этим планам будет суждено сбыться, то пробки станут возникать в небе. Ведь для пролета первых лиц государства небо по маршруту движения и в окрестностях полностью закрывается.

Так, один из слушателей «Русской службы новостей» отметил, что в связи с участвовавшими полетами чиновников на вертолетах он столкнулся с ухудшением «транспортной ситуации» в небе.

«Не стоит забывать о том, что если взлетает кто-то из руководства, небо «закрывают». Пробки были на земле, теперь будут в воздухе. Воздух «закрывают» в радиусе 100 км. Я 40 минут сижу на земле, а если нахожусь в воздухе, диспетчер передает команду немедленно искать площадку и садиться», — рассказал он.

Владелец вертолета подчеркнул, что ухудшение ситуации произошло около 2-3 недель назад.

## На остатках оптимизма

Год назад, перед NBAA 2011, мы **размышляли** о том, какими новинками нас могут порадовать производители. Тогда расчет делался на неминуемое восстановление экономики после нескольких лет спада, и 2011 год мог стать стартовой площадкой в будущем успехе компаний во время экономического подъема.

Однако, за прошедший год настроения в отрасли несколько «остыли». Продолжающаяся экономическая неопределенность и политическая нестабильность «давит» на производителей, которые уже не знают, что им ожидать в будущем. Авиационные аналитики признают, что отрасль, после пяти лет упадка, все еще находится в подавленном состоянии. Тем не менее, есть положительные предпосылки – вторичный рынок почти вышел из комы, биржевые индикаторы на подъеме, американские корпорации показывают прибыль.

И не удивительно, что мировой флот бизнес-авиации в 2012 году демонстрировал слабые показатели роста. По данным Flightglobal Ascend, в течение 12 месяцев с 30 сентября 2011 года мировой корпоративный парк активных самолетов увеличился на 2,5% до более 29 тысяч бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов, по сравнению с 28 300 самолетами в 2011 году.

При этом флот бизнес-джетов вырос на скромные 565 самолетов, до 17974, в том числе 391 был поставлен за первые девять месяцев 2012 года. А количество турбовинтовых самолетов выросло на 180 машин, до чуть более 11700, а 177 из них - в последние девять месяцев.

Эти цифры довольно слабо смотрятся на фоне пиковых уровней поставок 2008 года (1265 деловых самолетов). Однако все могло сложиться еще хуже,



если бы в мире не было некоторых сильных рынков в развивающихся регионах.

Особо хорошо показали себя за прошедшие 12 месяцев рынки Латинской Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона, которые по-прежнему являются спасательным кругом для многих производителей. Флот в Латинской Америке и Карибском бассейне, которые Flightglobal группирует, вырос на 207 самолетов, до 3912 бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов.

Этот рост в основном связан с Бразилией и Мексикой, где спрос на этот гибкий вид транспорта находится на подъеме, и рост составил 6%. В Бразилии – крупнейшем рынке турбовинтовых самолетов в регионе - флот вырос почти на 150 машин, до 1371 турбопропа. В Мексике, которая обладает крупнейшим в Латинской Америке флотом бизнес-джетов, рост составил более 4%, до 1003 реактивных и турбовинтовых самолетов.

Азиатско-Тихоокеанский регион также продолжает делать успехи. По данным Flightglobal, здесь флот вырос почти на 150 самолетов, до 834 бизнес-джетов и 625 турбовинтовых самолетов. Доминирование

китайского рынка находит свое отражение в этих цифрах - рост авиапарка в этой стране составил 30%, до 158 джетов и 28 турбовинтовых самолетов. В Гонконге, который имеет только один турбопроп, флот вырос на 15 бизнес-джетов, до 86 воздушных судов. Однако сейчас эти регионы уже не воспринимаются производителями как «спасители отрасли». Скорее развивающиеся рынки стали «калифами на час» в самый сложный период кризиса. А на передний план снова выходит традиционный рынок Северной Америки.

По данным Flightglobal Ascend Online, авиапарк бизнес-джетов и турбовинтовых самолетов в США за последние 12 месяцев вырос более чем на 300 воздушных судов, до 17438 единиц.

А другой традиционный рынок деловой авиации – Европа - напротив был в коме. За 12 месяцев флот бизнес-джетов и турбопропов сократился с 3841 до 3811 самолетов. Все европейские страны «теряли» деловые самолеты, кроме Германии, общий флот которой вырос на 14 бизнес-джетов. Такая ситуация в значительной степени обусловлена продолжающимся кризисом в еврозоне.

Обзор рынков показывает, в какой непростой ситуации сейчас находятся производители. Тем не менее, они продолжают работать, и последние отчеты показывают позитивные сдвиги как в поставках, так и в финансовых результатах. И только Hawker Beechcraft не смог выдержать удара. В последних планах компании, после прекращения переговоров с китайской Superior, свернуть производство бизнес-джетов Hawker, если не найдется покупателя на этот актив.

продолжение

И вот с таким багажом отрасль подходит к главному событию года – выставке NBAA 2012. В этот раз шоу, 65-е по счету, будет проходить в Орландо, штат Флорида. И именно это мероприятие считается главным индикатором состояния отрасли, а также местом подведения итогов года (несмотря на то, что до конца года еще 2 месяца).

Нынешняя выставка NBAA 2012, как и вся отрасль, еще не оправилась после кризиса. Уже ясно, что количество экспонентов и посетителей не достигает рекордного 2007 года. Но, несмотря на это, все производители и участники рынка постараются произвести впечатление на потенциальных заказчиков.

Dassault покажет всю линейку самолетов, в том числе Falcon 2000S, который дебютирует на шоу перед запланированной сертификацией в этом году.

Embraer впервые покажет на NBAA макет Legacy 450. Кроме среднего бизнес-джета, производитель представит легкие Phenom 100/300, большой Lineage 1000 и суперсредний Legacy 650.

Cessna, которая празднует свое 85-летие в этом году, покажет полный спектр воздушных судов, включая новые Citation M2 и Citation TEN, которые планируется сертифицировать в 2013 году, и высокоскоростной поршневым Corvalis TTX. Анонсированный в мае 2012 года Citation Longitude будут выставлен в виде макета на стенде производителя.

Gulfstream покажет все свои самолеты - недавно сертифицированные флагман G650 и суперсредний G280, а также G150, G450 и G550.

Bombardier в первый раз покажет опытный Learjet 75, оснащенный авионикой Garmin G5000. Макеты

двух новых легких бизнес-джетов, которые придут на смену Learjet 40XR и 45XR, также будут представлены публике. На статической стоянке производитель выставит Global 6000, Global 5000, Challenger 605, Challenger 300, а также Learjet 45XR 60XR.

Несмотря на будущую неопределенность, для Hawker Beechcraft эта выставка будет проходить как обычно. Производитель покажет всю линейку коммерческих продуктов, однако сделает акцент на модернизированной версии Hawker 400XPR.

Статика на NBAA всегда была очень представительна, однако самое главное происходит в конференц-залах. В деловой программе NBAA 2012 самым горячим вопросом станут споры по системе учета выбросов Европейского союза, которую американская ассоциация деловой авиации считает «особенно дискриминационной по отношению к бизнес-авиации».

Также в центре внимания авиационной общественности будет многолетняя угроза введения сборов с пассажиров. В планы правительства США входит введение платы с каждого пассажира бизнес-джета в \$ 100, которое глава NBAA Эд Болен характеризует, как «непродуманное и контрпродуктивное».

Международное внимание будет сфокусировано на Китае. Это рынок, несмотря на некоторое охлаждение в последнее время, пока остается довольно привлекательным для отрасли. Однако бюрократия и обременительные правила, регулирующие полеты воздушных судов, по-прежнему препятствуют развитию бизнес-авиации в регионе.

На открытии NBAA 2012 во вторник будут выступать исполняющий обязанности администратора FAA

Майкл Хойрта (Michael Huerta) и член палаты представителей Джон Мика (John Mica). На общем заседании второго дня в среду будут выступать политические комментаторы Мэри Мэйталин и Джеймс Карвилл.

Однако новостной фон нынешнего мероприятия омрачают предвыборные дебаты кандидатов в президенты США. Особенно отличился Барак Обама, который в погоне за популярностью предложил отменить налоговые льготы для владельцев новых самолетов (так называемая ускоренная амортизация). Естественно, отраслевые ассоциации резко отреагировали на этот выпад, но надо понимать, что нападки на «излишества» неизбежны в современной политике и особенно в такие непростые, в экономическом смысле, времена. И в некоторой временной перспективе бизнес-авиации стоит ожидать продолжения негативного отношения политиков и общественного мнения.

И бизнес-авиации, судя по всему, еще долго придется работать в условиях нападков и неприязненного отношения публичных политиков и общественного мнения. Но кризис научил отрасль полагаться только на себя, а «тоска» по старым добрым временам дает необходимый оптимизм при таком фоне. На 65-й выставке бизнес-авиации примут участие более 1000 компаний, и более 100 воздушных судов будет представлено на двух статических стоянках. Около 25000 специалистов бизнес-авиации должны посетить NBAA в течение трех дней шоу.

А по прогнозам местных туристических операторов, NBAA 2012, как одна из крупнейших выставок в США, позволит региону города Орландо дополнительно получить экономический эффект в более чем \$ 51 млн.



## Avinode Business Intelligence Newsletter

Представляем Вам еженедельный обзор Avinode о состоянии рынка бизнес-авиации в Европе.



Avinode – B2B система он-лайн заказа и бронирования рейсов деловой авиации. С момента своего запуска в 2001 г. Avinode быстро превратился в промышленный стандарт для операторов и брокеров бизнес авиации. Система позволяет в режиме реального времени получать информацию о наличии свободных самолетов и стоимости летного часа. В базу Avinode входят более 1200 операторов с общим парком в 3000 самолетов.

Как обычно, в обзор входят несколько критериев оценки состояния деловой авиации в Европе. Надо понимать, что система бронирования может предоставить сведения о запросах операторов и интересе к тому или иному рейсу или типу самолета. А сведения о том, был ли совершен рейс или нет, остаются за рамками данного исследования. То есть оценка состояния деловой авиации является косвенной, хотя дает представление об активности рынка бизнес-авиации.

В этом выпуске представлена следующая информация:

- Запросы на выполнение рейсов
- Количество Empty Legs
- Индекс наличия свободных самолетов
- Индекс спроса
- Индекс стоимости летного часа в мире, в США и в Европе
- Стоимость летного часа самых популярных самолетов в системе Avinode
- Самые популярные европейские маршруты

### **Запросы на выполнение рейсов.**

Таблица показывает количество запросов на выполнение рейсов в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	64	29	38	29	12	29	40	108
Великобритания	33	88	102	18	9	22	29	320
Франция	41	134	119	36	1	78	73	282
Италия	38	68	25	19	14	18	27	150
Австрия	11	8	0	18	1	17	6	52
Швейцария	16	47	63	12	15	4	44	171
Россия	63	59	87	59	1	34	23	992

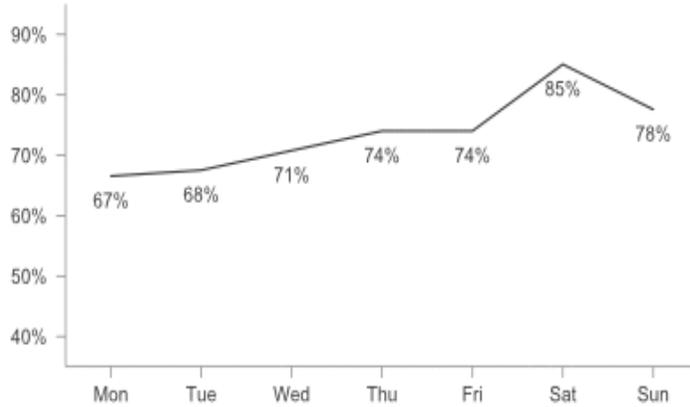
### **Количество Empty Legs.**

Для лучшего понимания, где в настоящий момент выполняются полеты, ниже приводится таблица предложений Empty Legs в течение прошлой недели

Из.../В...	Германия	Великобритания	Франция	Италия	Австрия	Швейцария	Россия	другие
Германия	11	2	12	2	2	2	3	14
Великобритания	1	30	12	0	1	5	2	30
Франция	13	8	8	1	2	4	1	20
Италия	2	0	0	2	3	1	0	5
Австрия	2	1	0	0	1	0	0	5
Швейцария	2	4	12	1	0	6	5	23
Россия	3	3	4	1	2	3	2	18

**Индекс наличия свободных самолетов**

Индекс наличия свободных самолетов показывает процент от общего числа зарегистрированных в Avinode самолетов, доступных на европейском рынке в ближайшие 7 дней.



Самолет считается доступным, когда в период 00:00-23:59 с ним не производятся никакие действия.

**Индекс стоимости летного часа.**

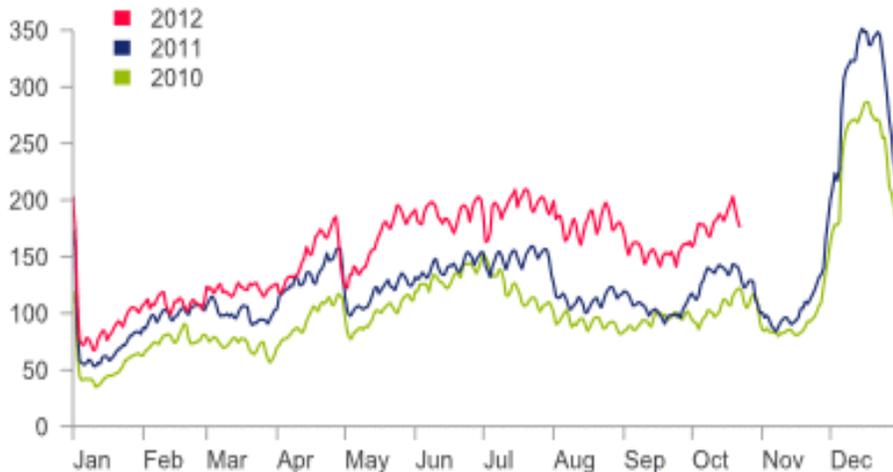
Индекс показывает среднюю мировую стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для всех зарегистрированных в Avinode самолетов. График США (зеленый) и ЕС (розовый) рассчитан на основе всех активных самолетов в этих регионах.



100 = 1 января 2009, когда средняя стоимость летного часа равнялась 2987€

**Индекс спроса**

Индекс спроса – индекс общей стоимости ежедневных заказов на рейсы, которые обрабатывает система Avinode, планируемых в течение 30 дней. 100 = 1 января 2009, когда было заказано рейсов на € 11 291 950



**Стоимость летного часа популярных самолетов**

Тип ВС	Средняя стоимость	3 месяца назад	6 месяцев назад
Cessna Citation Jet	€ 1 730	€ 1 724	€ 1 682
Cessna Citation Excel	€ 2 960	€ 2 856	€ 2 746
Bombardier Challenger 604	€ 5 009	€ 4 927	€ 4 767

Таблица показывает среднюю стоимость летного часа (включая стоимость топлива и taxi rate) для 3-х самых популярных моделей (не включает Северную и Южную Америку).

Стоимость рассчитана на основе 23 Cessna Citation Jet, 35 Cessna Citation Excel и 41 Bombardier Challenger 604.

**Самые популярные европейские маршруты.**

Место	Направление	количество запросов за месяц
1	Лутон - Ибица	117
2	Ницца - Ле Бурже	112
3	Лутон - Ницца	103
4	Ницца - Лутон	72
5	Женева - Ле Бурже	71
6	Фарнборо - Ницца	69
7	Ибица - Лутон	61
8	Ле Бурже - Женева	59
9	Ле Бурже - Ницца	58
10	Ницца - Женева	47

Рейтинг основан на количестве уникальных запросов за последние 30 дней.